

Sitzungsvorlage Nr. 326/2019

Verkehrsausschuss
am 10.04.2019



Verband Region
Stuttgart

20.03.2019 - VA-32619.docx
428 - VA-Ö - 326/2019

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 2

Ausbau der L 1115 zwischen Backnang und Mundelsheim – Wirkungen auf den Nordosttring

I Sachvortrag

Im Rahmen der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans wurde eine Untersuchung zur volkswirtschaftlichen Bewertung der Neu- und Ausbautvorhaben an den Bundesfernstraßen in der Region Stuttgart durchgeführt. Die Bewertungsergebnisse stellten eine wesentliche Grundlage für die Einstufung dieser Maßnahmen in die Dringlichkeitskategorien des Regionalverkehrsplans dar. Sie wurden dem Verkehrsausschuss in den Sitzungen am 07.10.2015 und 03.02.2016 vorgestellt (s. **Vorlage 78/2015** zur Bewertung aller Bundesfernstraßen-Vorhaben in der Region sowie **Vorlage 102/2016** mit einer aktualisierten Bewertung des Nordosttrings, in die ein vonseiten des Bundes zwischenzeitlich erhöhter Investitionskostenansatz einging).

In der damaligen Untersuchung wurden die Maßnahmen in Einzelfallbetrachtungen geprüft. Bei der Bewertung eines Vorhabens wurden keine anderen Maßnahmen als in Betrieb befindlich unterstellt.

Ende des Jahres 2018 hat der Bund einer Aufstufung der L 1115 zwischen Backnang und Mundelsheim zur B 29 grundsätzlich zugestimmt. Der Übergang der Straßenbau- und Kostenlast auf den Bund löst die Hoffnung aus, dass der geplante 3-streifige Ausbau der L 1115 / B 29 im Vergleich zur bisherigen Behandlung als Landesvorhaben früher in Angriff genommen werden kann. Zudem ist damit auf einigen Seiten die Erwartung verbunden, dass in der Folge eines Ausbaus der L 1115 / B 29 die Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen den Räumen Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim („Nordosttring“) in der Dringlichkeit zurückfallen und schließlich hinfällig werden könnte.

Vor diesem Hintergrund wurde eine ergänzende Betrachtung zu den aus der o.g. Untersuchung vorliegenden Bewertungsergebnissen für die Verbindung Waiblingen / Fellbach - Ludwigsburg / Kornwestheim durchgeführt, um Informationen über den Einfluss des Ausbaus der L 1115 / B 29 auf die volkswirtschaftliche Bewertung des Nordosttrings zu gewinnen. Bei dieser Betrachtung wurde unterstellt, dass der geplante Ausbau der L 1115 / B 29 zwischen Backnang und Mundelsheim vollumfänglich umgesetzt ist. Die hierfür ermittelten Nutzen-Kosten-Faktoren sind in der folgenden Tabelle den Nutzen-Kosten-Faktoren für den Neubau eines Nordosttrings ohne Berücksichtigung des Ausbaus der L 1115 / B 29 gegenübergestellt (Anm: wie schon bei der Untersuchung im Jahr 2015 wurden aus Gründen der Vergleichbarkeit auch bei der Betrachtung der Fälle mit Ausbau der L 1115 / B 29 nur die relevanten Nutzenkomponenten der Bewertung laut Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt, weshalb die Nutzen-Kosten-Faktoren unterhalb der Faktoren im Bundesverkehrswegeplan liegen; zu den Details vgl. Vorlage 78/2015).

Nutzen-Kosten-Verhältnisse der Straßenverbindung Waiblingen / Fellbach - Ludwigsburg / Kornwestheim			
	Investitionskosten [Mio. €]	NKV <u>ohne</u> Ausbau der L 1115 / B 29	NKV <u>mit</u> Ausbau der L 1115 / B 29
3-streifiger Neubau	131 ¹⁾	6,7	6,7
	157 ²⁾	5,6	5,6
	157 ³⁾	5,2	5,2
4-streifiger Neubau	175 ¹⁾	6,3	6,2
	209 ²⁾	5,3	5,2
	209 ³⁾	4,9	4,8

- 1) Ursprünglicher Kostenansatz Mitte 2015
- 2) Erhöhter Ansatz infolge höherer Kostenschätzung des Bundes Ende 2015 mit der Annahme, dass sich die Mehrkosten proportional auf alle Kostengruppen verteilen
- 3) Erhöhter Ansatz infolge höherer Kostenschätzung des Bundes Ende 2015 mit der Annahme, dass Mehrkosten nur bei Kostengruppen mit geringer Nutzungsdauer entstehen („worst-case-Annahme“)

Der Vergleich zwischen den Fällen mit und ohne Ausbau der L 1115 / B 29 zeigt, dass bei einer vierstreifigen Variante des Nordoststrings rechnerisch zwar erkennbare, allerdings nur sehr geringfügige Änderungen bei den Nutzen-Kosten-Verhältnissen vorliegen. Bei einer dreistreifigen Variante ist der Einfluss noch geringer: hier ist jeweils sogar die erste Nachkommastelle gleich. Ursächlich für die hohe Konstanz der Nutzen-Kosten-Verhältnisse ist zunächst, dass sich die Kostenkomponenten für den Bau des Nordoststrings im Fall mit bzw. ohne Ausbau der L 1115 / B 29 nicht unterscheiden. Zudem fallen die Nutzenkomponenten des Nordoststrings durch den Ausbau der L 1115 / B 29 nur geringfügig kleiner aus, da auch die verkehrlichen Wirkungen zwischen den Fällen mit und ohne Ausbau der L 1115 / B 29 kaum voneinander abweichen (vgl. Zusammenstellung der Kosten- und Nutzenkomponenten in allen betrachteten sechs Fällen in **Anhang 1**).

In den Maßnahmensteckbriefen zum Regionalverkehrsplan sind für alle Straßenbauvorhaben deren Wirkungen hinsichtlich des induzierten Verkehrs angegeben. Methodisch begründet handelt es sich dabei um die Summe der zusätzlichen Kfz-Verkehre sowohl aus induziertem Verkehr (neue oder längere Wege infolge reduzierter Reisewiderstände) als auch aus Fahrten, die von anderen Verkehrsmitteln verlagert werden (modale Verlagerungen infolge geringerer Fahrzeiten im Kfz-Verkehr). Auch hier liegen zwischen den Fällen mit und ohne Ausbau der L 1115 / B 29 nur sehr geringe Abweichungen vor, wobei die Zusatzbelastungen des Nordoststrings durch induzierte (und modal verlagerte) Fahrten in den Fällen mit Ausbau der L 1115 / B 29 etwas niedriger ausfallen.

Zusatzbelastung der Straßenverbindung Waiblingen / Fellbach - Ludwigsburg / Kornwestheim aus induzierten und modal verlagerten Fahrten		
	<u>ohne</u> Ausbau der L 1115 / B 29	<u>mit</u> Ausbau der L 1115 / B 29
3-streifiger Neubau	8,6 %	8,3 %
4-streifiger Neubau	18,7 %	17,6 %

Die oben dargestellten Ergebnisse lassen folgende Schlussfolgerungen zu:

- Die Ergebnisse der früheren Untersuchung zur Bewertung der Neu- und Ausbauvorhaben an den Bundesfernstraßen in der Region Stuttgart werden bestätigt.
- Weder die verkehrlichen Wirkungen noch die Nutzen-Kosten-Verhältnisse einer Verbindung Waiblingen / Fellbach - Ludwigsburg / Kornwestheim („Nordoststring“) werden durch den geplanten Ausbau der L 1115 / B 29 zwischen Backnang und der A 81 bei Mundelsheim wesentlich beeinflusst.

- Es handelt sich somit um zwei voneinander unabhängige Projekte.
- Der Bedarf für den Neubau einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen den Räumen Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim („Nordostring“) ist demnach auch unter der Annahme einer ausgebauten L 1115 / B 29 Backnang - Mundelsheim gegeben.
- Die Einstufung der Maßnahme Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung Waiblingen / Fellbach - Ludwigsburg / Kornwestheim („Nordostring“) in die höchste Dringlichkeit des Regionalverkehrsplans ist trotz der Aufstufung und des ggf. früher stattfindenden Ausbaus der L 1115 / B 29 weiterhin gerechtfertigt und bedarf keiner Änderung.

II Beschlussvorschlag

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.